



شنبه ۳ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۷۵ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

info@TejarateJahani.Com

25-07-2026

www.TejarateJahani.Com

بندر رجایی؛ توسعه یا تعلل

تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

آستارا؛ کریدور بدون شتاب



انرژی پارس زیرسایه تردید



اروند، پیشران تجارت مرزی



تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی؛ دروازه نوین تجارت



تجارت جهانی گزارش می دهد

اقدام قاطع
مقدم زاده
درباره کالای
مسافری

۲

تجارت جهانی گزارش می دهد

ماکو؛
آزمون وعده ها

۴

فری پورت لیورپول؛

احیای اقتصادی یا هیاهوی منطقه ای؟

مهم ترین تحول اخیر این فری پورت در مارس ۲۰۲۶ رقم خورد؛ زمانی که عملیات اجرایی نخستین فاز پروژه پارکساید در شهر سنت هلنز (St Helens) رسماً آغاز شد. پارکساید یکی از بزرگ ترین سایت های مالیاتی تعیین شده در محدوده فری پورت لیورپول محسوب می شود. پیش بینی می شود پس از تکمیل، این مجموعه صدها هزار فوت مربع فضای مدرن صنعتی و لجستیکی رادر اختیار سرمایه گذاران قرار دهد. این سایت که بر روی محل یک معدن زغال سنگ سابق احداث می شود، نمادی از گذار اقتصاد منطقه از صنایع سنگین گذشته به سمت تولید پیشرفته، صنایع پاک و لجستیک با ارزش افزوده بالاست.

اجرای این پروژه باتکمیل جاده ارتباطی پارکساید به ارزش ۶۰ میلیون پوند امکان پذیر شد. این مسیر که در سال ۲۰۲۵ به بهره برداری رسید، دسترسی مستقیم به بزرگراه M۶ را فراهم کرده و اتصال یکی از راهبردی ترین سایت های صنعتی شمال غرب انگلستان را به شبکه حمل و نقل ملی به شکل چشمگیری بهبود داده است. مقامات محلی این پروژه را «تحول آفرین» توصیف کرده اند؛ پروژه ای که پس از دهه ها، ظرفیت های توسعه ای متوقف شده این منطقه را آزاد کرده است.

یکی دیگر از موفقیت های مهم فری پورت زمانی رقم خورد که شرکت بین المللی فناوری لجستیک و مدیریت زنجیره تامین LogChain اعلام کرد مقر جهانی جدید خود رادر منطقه شهری لیورپول مستقر خواهد کرد.

تجارت جهان: حسام الدین عقیانی؛ در سایه ساختمان های تاریخی و نمادین «سه گریس» (Three Graces)، فصل تازه ای از تاریخ دریایی لیورپول در حال رقم خوردن است. فری پورت منطقه شهری لیورپول (Region Freeport) که یکی از مهم ترین طرح های اقتصادی دولت بریتانیا پس از برگزیت به شمار می رود، اکنون از مرحله برنامه ریزی عبور کرده و وارد فاز اجرایی شده است. با آغاز عملیات ساخت و ساز در سایت راهبردی پارکساید (Parkside)، این فری پورت در تلاش است به یکی از ارکان اصلی راهبرد جدید بریتانیا برای بازتعریف سیاست های تجاری و صنعتی خود پس از خروج از اتحادیه اروپا تبدیل شود.

فری پورت منطقه شهری لیورپول در اواخر سال ۲۰۲۲ تأیید نهایی دولت بریتانیا را دریافت کرد و اکنون به طور کامل عملیاتی شده است. این منطقه یکی از هشت فری پورت ایجاد شده در انگلستان است که با هدف افزایش تجارت، جذب سرمایه گذاری و ایجاد فرصت های شغلی، مجموعه ای از مشوق های مالیاتی، رویه های ساده شده گمرکی و تسهیلات در مقررات برنامه ریزی شهری را ارائه می دهد. برخلاف مناطق آزاد سنتی در کشورهایی مانند پاناما یا امارات، مدل بریتانیا ساختاری متفاوت دارد. این مدل از شبکه ای از سایت های مالیاتی و گمرکی تشکیل شده که در محدوده ای به وسعت ۴۵ کیلومتر پراکنده هستند و زیرساخت های بندری، مراکز لجستیکی و پروژه های بازآفرینی اراضی صنعتی متروکه را به یکدیگر پیوند می دهند.

یادداشت روز

ماه شهر میان بحران ها

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی، به دلیل شرایط امنیتی، حضور کارکنان روزگار را به ۳۰ درصد کاهش داد و بخش زیادی از فعالیت های اداری به صورت دورکاری ادامه یافت؛ تصمیمی که اگرچه با هدف حفظ ایمنی اتخاذ شد، اما بار دیگر وابستگی شدید تولید به شرایط محیطی و امنیتی را نمایان کرد.

همزمان، مسئولان سازمان منطقه ویژه از بازگشت تدریجی واحدهای تولیدی به مدار فعالیت، تأمین پایدار آب، برق و بخار و اجرای برنامه های بازسازی خبر داده اند. این اقدامات نشان دهنده تلاش برای جلوگیری از توقف زنجیره تولید است، اما منتقدان معتقدند بازسازی نباید صرفاً به ترمیم خسارت ها محدود شود و باید به نوسازی فناوری، کاهش فرسودگی تجهیزات و افزایش ایمنی زیرساخت ها منجر شود.

یکی دیگر از چالش های قدیمی ماه شهر، توسعه نامتوازن میان صنایع و محیط پیرامونی است. در حالی که این منطقه میلیاردها دلار ارزش افزوده ایجاد می کند، بسیاری از ساکنان شهرهای اطراف همچنان از مشکلاتی مانند آلودگی زیست محیطی، کمبود زیرساخت های شهری، محدودیت فرصت های شغلی پایدار و ضعف خدمات عمومی گلایه دارند. این شکاف، ضرورت بازنگری در مسئولیت های اجتماعی شرکت های پتروشیمی را بیش از گذشته برجسته کرده است.



تجارت جهان: منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماه شهر، به عنوان بزرگ ترین قطب پتروشیمی کشور، در هفته های اخیر بار دیگر در مرکز اخبار اقتصادی قرار گرفته است؛ از بازسازی واحدهای آسیب دیده و استمرار تولید گرفته تا محدودیت های عملیاتی ناشی از شرایط امنیتی. با این حال، پرسش اصلی همچنان بازجاست: آیا این منطقه تنها در زمان بحران مورد توجه قرار می گیرد یا برنامه ای جدی برای رفع مشکلات ساختاری آن وجود دارد؟

به گزارش تجارت جهانی؛ منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماه شهر سال هاست که ستون اصلی صادرات غیرنفتی ایران محسوب می شود و سهم قابل توجهی از تولید محصولات پتروشیمی کشور را در اختیار دارد. اما رخداد های ماه های اخیر نشان داد تمرکز بخش بزرگی از ظرفیت تولید در یک منطقه، علاوه بر مزیت های اقتصادی، آسیب پذیری های قابل توجهی نیز ایجاد کرده است. گزارش های رسمی و تحلیلی حاکی از آن است که آسیب به برخی زیرساخت ها، به ویژه تأسیسات بیوتلیتی و خدمات پشتیبان، روند تولید را با چالش مواجه کرده و ضرورت افزایش تاب آوری این قطب صنعتی را بیش از گذشته آشکار ساخته است. در روزهای گذشته نیز مدیریت

یادداشت روز

چالش های نوین تجارت خارجی

مقررات گمرکی، به عوامل تعیین کننده موفقیت در بازارهای جهانی تبدیل شده اند. کشورهایی که بتوانند زنجیره تأمین خود را انعطاف پذیرتر مدیریت کنند، سهم بیشتری از بازار تجارت جهانی را به دست خواهند آورد.

از سوی دیگر، صادرکنندگان ایرانی همچنان با چالش هایی مانند نوسانات نرخ ارز، دشواری نقل و انتقال مالی، تغییرات مکرر مقررات صادراتی و طولانی بودن فرآیندهای اداری روبه رو هستند. این مشکلات، حتی در شرایطی که بازارهای جدید برای صادرات ایجاد می شود، می تواند فرصت های اقتصادی را محدود کند.

نکته مهم آن است که تجارت خارجی نیازمند ثبات و پیش بینی پذیری است. سرمایه گذار و صادرکننده زمانی برای توسعه فعالیت خود برنامه ریزی می کند که از ثبات قوانین، دسترسی به بازارها و استمرار سیاست های اقتصادی اطمینان داشته باشد. تغییرات ناگهانی در مقررات، هزینه مبادله را افزایش داده و قدرت رقابت بنگاه ها را کاهش می دهد. در سطح جهانی نیز شرکت های بزرگ در حال بازطراحی زنجیره های تأمین خود هستند. بسیاری از آنها برای کاهش ریسک های سیاسی و امنیتی، مسیرهای جایگزین حمل و نقل را فعال کرده و بازارهای متنوع تری را هدف قرار داده اند. این روند نشان می دهد که انعطاف پذیری به مهم ترین مزیت تجارت بین الملل تبدیل شده است.

در نهایت، تجارت خارجی ایران برای عبور از شرایط پیچیده کنونی، بیش از هر زمان دیگری به اصلاحات ساختاری نیاز دارد؛ اصلاحاتی که از تسهیل مقررات و توسعه زیرساخت های لجستیکی آغاز شود و با گسترش دیپلماسی اقتصادی، تنوع بخشی به بازارهای صادراتی و افزایش اعتماد فعالان اقتصادی ادامه یابد. در دنیایی که هر بحران ژئوپلیتیک می تواند مسیر تجارت را دگرگون کند، موفقیت از آن کشورهایی خواهد بود که تصمیم های اقتصادی را بر پایه آینده نگری، ثبات و رقابت پذیری بنا کنند.



تجارت جهان: تجارت خارجی دیگر تنها به نرخ ارز، تعرفه یا توافقات های گمرکی وابسته نیست؛ امروز امنیت مسیرهای حمل و نقل، تحولات ژئوپلیتیک و تصمیمات ناگهانی قدرت های بزرگ، بیش از هر زمان دیگری آینده صادرات و واردات کشورها را تعیین می کنند.

به گزارش تجارت جهانی؛ در سال های اخیر، تجارت جهانی وارد دوره ای از بی ثباتی مزمن شده است؛ دوره ای که در آن جنگ های منطقه ای، رقابت قدرت های اقتصادی، تحریم ها و افزایش سیاست های حمایتی، قواعد سنتی تجارت را دگرگون کرده اند. تازه ترین تحولات نیز نشان می دهد که تشدید تنش ها در مسیرهای حیاتی دریایی، به ویژه تنگه هرمز و دریای سرخ، هزینه حمل و نقل، بیمه کشتی ها و زمان تحویل کالا را به شکل محسوسی افزایش داده است. همزمان، آمریکا نیز با اعمال دور جدیدی از تعرفه های وارداتی بر ده ها کشور، نشانه دیگری از بازگشت سیاست های حمایت گرایانه را به نمایش گذاشته است.

برای اقتصادی مانند ایران که بخش مهمی از درآمدهای ارزی و مبادلات تجاری آن به صادرات و واردات وابسته است، این تحولات تنها یک خبر خارجی نیست؛ بلکه هشداری جدی درباره ضرورت بازنگری در راهبرد تجارت خارجی محسوب می شود. اتکا به چند بازار محدود، وابستگی به مسیرهای مشخص حمل و نقل و نبود تنوع کافی در مقاصد صادراتی، ریسک تجارت را بیش از گذشته افزایش می دهد.

در چنین شرایطی، رقابت پذیری دیگر فقط به قیمت کالا خلاصه نمی شود. سرعت ترخیص، کیفیت زیرساخت های لجستیکی، دسترسی به بنادر کارآمد، توسعه کریدورهای ترانزیتی و تسهیل



کندم نیک افشار
دبیر تحریریه

تجارت جهانی گزارش می دهد

اقدام قاطع مقدم زاده درباره کالای مسافری



تجارت جهان در اقدامی که می تواند چهره تجاری یکی از پویاترین مناطق آزاد مرزی ایران را تغییر دهد، هادی مقدم زاده، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس، خواستار افزایش قابل توجه سهمیه ارزی کالای همراه مسافر و ایجاد شرایط قانونی برای واردات لوازم خانگی حجیم شد.

به گزارش تجارت جهانی، این درخواست در نشست کارگروه ملی تعیین سهمیه کالای همراه مسافر مناطق آزاد کشور مطرح شد؛ نشست که به میزبانی منطقه آزاد ارس برگزار گردید و در آن نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان توسعه تجارت و بانک مرکزی نیز حضور داشتند.

مقدم زاده در این جلسه با تأکید بر اینکه سازمان منطقه آزاد ارس همواره صدای رسای اصناف و بازاریان منطقه بوده است، تصریح کرد که مدل فعلی تخصیص سهمیه ها پاسخگوی نیازهای واقعی این منطقه نیست. او به وسعت جغرافیایی ارس، تعدد بالای صنوف فعال و جایگاه ویژه این منطقه در جذب گردشگر اشاره کرد و یادآور شد که ارس در نوروز سال های ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵ بالاترین آمار جذب مسافر را در میان مناطق آزاد ثبت کرده است. به گفته او، بازنگری سهمیه ها بر اساس عملکرد واقعی و ظرفیت های هر منطقه، ضرورتی اجتناب ناپذیر است تا بازاریارهای محلی بتوانند نیازهای مصرف کنندگان را به شکل مؤثرتری تأمین کنند. درخواست های مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس فراتر از افزایش صرف سهمیه بود. او بر تنوع سازی ردیف کالاهای وارداتی تأکید کرد و خواستار فراهم شدن شرایط قانونی برای ورود کالاهای حجیم خانگی و تسهیل روند ورود کالاهای گروه چهار شد. این مطالبات مستقیماً به دغدغه های روزمره بازاریان و اصناف ارس بازمی گردد؛ کسانی که در بازارهای این منطقه به دنبال ثبات در عرضه کالا و پاسخگویی به تقاضای متنوع مشتریان هستند.

اسفندیار شاه منصوری، معاون اقتصادی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، نیز در این نشست پویایی و رونق اقتصادی ارس را تأیید کرد و اذعان داشت که این منطقه بیشترین میزان جذب سهمیه کالای همراه مسافر را در کشور داشته است. او بر لزوم بازنگری در نحوه تعیین سهمیه ها با رویکرد عملکرد محور تأکید ورزید؛ رویکردی که می تواند نوید بخش تحقق بخش مهمی از مطالبات فعالان اقتصادی منطقه باشد.

موقعیت راهبردی ارس و اهمیت سهمیه کالای همراه مسافر

منطقه آزاد ارس در استان آذربایجان شرقی و در امتداد رودخانه ارس واقع شده و با کشورهای ارمنستان و آذربایجان هم مرز است. این موقعیت جغرافیایی، ارس را به یکی از مهم ترین دروازه های شمالی تجارت ایران با منطقه قفقاز و بازارهای اوراسیا تبدیل کرده است. در شرایطی که بنادر

جنوبی گاه با چالش های لجستیکی یا فشارهای خارجی مواجه می شوند، مسیرهای شمالی از طریق ارس می توانند نقش مکمل و تاب آور ایفا کنند. این منطقه نه تنها در حوزه ترانزیت و صادرات غیر نفتی فعال است، بلکه بازارهای داخلی آن به عنوان قطب تأمین کالاهای مصرفی برای ساکنان شمال غرب کشور عمل می کنند.

سیستم سهمیه کالای همراه مسافر، سازوکاری است که گمرک برای واردات کالا از طریق رویه مسافری به مناطق آزاد اعمال می کند. این رویه به مسافران اجازه می دهد تا با تشریفات ساده تر و در چارچوب سقف های تعیین شده، کالا وارد کنند. سهمیه های فصلی این سیستم، ابزار مهمی برای تنظیم عرضه در بازارهای مناطق آزاد به شمار می رود. ارس به دلیل حجم بالای تردد مسافر و ظرفیت تجاری گسترده خود، بیشترین بهره را از این سهمیه ها برده است. با این حال، فعالان اقتصادی منطقه معتقدند که سقف های فعلی با واقعیت های میدانی همخوانی ندارد و مانع از شکوفایی کامل ظرفیت های تجاری و گردشگری ارس می شود.

پایمدهای اقتصادی واجتماعی برای اصناف و مصرف کنندگان

اگر درخواست های مطرح شده در این نشست محقق شود، نخستین و ملموس ترین تأثیر آن بر اصناف و بازاریان ارس خواهد بود. افزایش

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

انرژی پارس زیر سایه تردید



با سرعت قابل توجهی دنبال شده، اما کارشناسان بر این باورند که آینده پارس تنها با بازسازی فیزیکی تضمین نمی شود؛ بلکه نوسازی فناوری، تنوع بخشی به زنجیره ارزش، توسعه صنایع پایین دستی و افزایش صادرات محصولات با ارزش افزوده با پایا باید در اولویت قرار گیرد.

در نهایت، منطقه آزاد انرژی پارس امروز در نقطه ای تعیین کننده قرار دارد. ظرفیت عظیم گازی، دسترسی به آب های آزاد، زیرساخت های بندری و صنعتی و موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، فرصت کم نظیری برای تبدیل این منطقه به موتور محرک اقتصاد ایران فراهم کرده است. با این حال، اگر اصلاحات مدیریتی، شفافیت اقتصادی، تسهیل سرمایه گذاری و برنامه ریزی بلندمدت همگام با توسعه فیزیکی پیش نرود، حتی بزرگ ترین ذخایر انرژی نیز نمی توانند به تنهایی تضمین کننده رشد پایدار و رقابت پذیری منطقه باشند. پارس بیش از هر زمان دیگری به تصمیم های بزرگ و اجرای دقیق آن ها نیاز دارد؛ تصمیم هایی که بتوانند فاصله میان زیرساخت ها می تواند هزینه های سنگینی ایجاد کند. هرچند روند بازسازی

تجارت جهان منطقه آزاد انرژی پارس و کانون صنعتی عسویه، این روزها همزمان با اجرای طرح های توسعه ای و بازسازی تأسیسات، در برابر پرسشی اساسی قرار گرفته اند؛ آیا این منطقه می تواند از یک قطب صرفاً تولیدی به یک هاب رقابت پذیر سرمایه گذاری و تجارت انرژی تبدیل شود یا همچنان درگیر چالش های ساختاری باقی خواهد ماند؟

به گزارش تجارت جهانی؛ منطقه آزاد انرژی پارس در هفته های اخیر بار دیگر به صدر اخبار اقتصادی کشور بازگشته است. از یک سو، مسئولان از سرعت گرفتن روند بازسازی تأسیسات آسیب دیده، افزایش ظرفیت تولید گاز و اجرای پروژه های جدید خبر می دهند و از سوی دیگر، کارشناسان معتقدند توسعه این منطقه همچنان بیش از آنکه با موانع فنی روبه رو باشد، از نبود حکمرانی یکپارچه، کندی تصمیم گیری و ضعف در جذب سرمایه گذاری خارجی آسیب می بیند.

بر اساس تازه ترین گزارش ها، دو حلقه چاه جدید در میدان مشترک پارس جنوبی آماده بهره برداری شده اند؛ پروژه ای که با هدف جبران افت فشار مخزن و حفظ تولید پایدار اجرا شده و می تواند روزانه میلیون ها مترمکعب به ظرفیت تولید گاز کشور بیفزاید. همزمان نیز عملیات بازسازی پالایشگاه های آسیب دیده با سرعت ادامه دارد و مسئولان وعده داده اند بخش مهمی از ظرفیت از دست رفته تا پایان سال احیا شود.

اما پرسش اصلی فراتر از بازگشت ظرفیت تولید است. بسیاری از فعالان اقتصادی اعتقاد دارند منطقه انرژی پارس سال هاست از نبود یک الگوی مدیریتی

ملاحظات سیاسی و چالش های اجرایی

رویکرد عملکرد محور در تخصیص سهمیه ها، اگر به درستی اجرا شود، می تواند الگویی برای مدیریت کارآمدتر منابع محدود ارزی کشور باشد. به جای توزیع یکسان یا تاریخی، مناطقی که ظرفیت جذب بالاتر، عملکرد تجاری قوی تر و تأثیر اقتصادی ملموس تری دارند، سهم بیشتری دریافت خواهند کرد. این منطق، رقابت سازنده ای میان مناطق آزاد ایجاد می کند و آن ها را به بهبود زیرساخت ها، خدمات و فضای کسب وکار ترغیب می نماید. با این حال، اجرای موفق این سیاست نیازمند هماهنگی دقیق میان چندین دستگاه است. گمرک باید بر اجرای صحیح رویه مسافری نظارت کند تا از سوء استفاده های احتمالی جلوگیری شود. بانک مرکزی باید تخصیص ارز را با واقعیت های تجاری منطقه همسو کند. وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز باید تعادل میان حمایت از تولید داخلی لوازم خانگی و پاسخگویی به نیازهای مصرفی را برقرار سازد. از سوی دیگر، ورود کالاهای حجیم چالش های لجستیکی خاص خود را دارد؛ انبارداری، جابه جایی و توزیع این اقلام نیازمند ظرفیت فیزیکی و زیرساختی کافی است. اگر این ظرفیت ها همگام با تسهیلات قانونی توسعه نیابد، ممکن است گلوگاه های جدیدی ایجاد شود. نکته مهم دیگر، حفظ تعادل میان واردات و حمایت از تولیدکنندگان داخلی است. تسهیل ورود برخی کالاها نباید به تضعیف صنایع داخلی منجر شود، بلکه می تواند فرصتی برای ایجاد زنجیره های ارزش افزوده در خود منطقه آزاد ارس فراهم آورد. برای مثال از طریق مونتاژ، خدمات پس از فروش یا توزیع منطقه ای.

چشم انداز و اهمیت راهبردی

نشست کارگروه ملی تعیین سهمیه ها، فراتر از یک جلسه اداری، بازتاب دهنده تلاش برای انطباق سیاست های تجاری با واقعیت های میدانی مناطق آزاد است. ارس به دلیل موقعیت راهبردی خود در شمال کشور، می تواند نقش مهمی در تقویت پیوندهای تجاری ایران با همسایگان شمالی و بازارهای اوراسیا ایفا کند. تحقق مطالبات مطرح شده در این نشست نه تنها به رونق کسب وکارهای محلی کمک می کند، بلکه می تواند الگویی برای سایر مناطق آزاد باشد تا آن ها نیز بر اساس عملکرد و ظرفیت های واقعی خود دیده شوند. در نهایت، آنچه در بازارهای ارس جریان دارد، صرفاً مبادله کالا نیست؛ بلکه بخشی از تلاش گسترده تر برای تاب آوری اقتصادی، توسعه منطقه ای و پاسخگویی به نیازهای روزمره مردم در شرایط پیچیده کنونی است. اگر بازنگری سهمیه ها با دقت و سرعت مناسب انجام شود، ارس می تواند بیش از پیش به عنوان موتور محرک اقتصاد شمال غرب کشور و حلقه ای مؤثر در زنجیره تجارت ملی عمل کند. اصناف و بازاریان این منطقه اکنون چشم به تصمیمات آتی دوخته اند؛ تصمیماتی که می تواند آینده کسب وکارها و معیشت هزاران نفر را در این گوشه از ایران رقم بزند.

چرا چابهار عقب ماند؟



عمرانی نیز ممکن است نتواند به افزایش پایدار تجارت منجر شود. از سوی دیگر، کارشناسان معتقدند چابهار برای تبدیل شدن به هاب واقعی تجارت منطقه، نیازمند ثبات در سیاست گذاری، کاهش بروکراسی، رفع موانع سرمایه گذاری و ارائه مشوق های رقابتی در برابر بنادر رقیب منطقه است. رقابت با بنداری مانند گوادر پاکستان یا بندار جنوبی کشورهای حاشیه خلیج فارس تنها با ساخت جاده و انبار امکان پذیر نیست؛ بلکه نیازمند مدیریت کارآمد، سرعت در ارائه خدمات و اعتماد سرمایه گذاران داخلی و خارجی است.

در مجموع، تازه ترین اخبار منطقه آزاد چابهار از حرکت پروژه های مهم و برنامه های توسعه ای حکایت دارد، اما آنچه این منطقه بیش از هر چیز به آن نیاز دارد، عبور از مرحله اعلام برنامه ها و ورود به فاز اجرای کامل پروژه هاست. چابهار سال هاست در توسعه ای جایگاهی ممتاز دارد، اما زمانی که وعده ها به نتایج ملموس اقتصادی، اشتغال پایدار و رونق واقعی تجارت تبدیل نشود، و واقعیت های موجود همچنان پابرجا خواهد ماند.

تجارت جهان منطقه آزاد چابهار در هفته های اخیر با موجی از اخبار امیدوارکننده درباره توسعه مرز ریمدان، رشد تولید صنعتی، سرمایه گذاری های جدید و امضای تفاه نامه های اقتصادی همراه بوده است؛ اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست؛ آیا این اخبار به تحول واقعی در اقتصاد شرق کشور منجر شده یا همچنان فاصله قابل توجهی میان وعده ها و دستاوردهای عملی وجود دارد؟

به گزارش تجارت جهانی؛ منطقه آزاد چابهار سال هاست به عنوان مهم ترین دروازه اقیانوسی ایران و یکی از کلیدی ترین حلقه های توسعه سواحل مکران معرفی می شود. در تازه ترین اخبار، مدیران این منطقه از سرمایه گذاری چند هزار میلیارد تومانی برای توسعه مرز ریمدان، تکمیل زیرساخت های تجاری و افزایش ظرفیت ترانزیت خبر داده اند. همچنین اعلام شده است که ریمدان به اولویت نخست سازمان منطقه آزاد تبدیل شده و هدف گذاری برای افزایش تردد کامیون های ترانزیتی و توسعه تجارت با پاکستان در دستور کار قرار گرفته است.

از سوی دیگر، مسئولان منطقه آزاد چابهار از رشد ۲۷۰ درصدی ارزش تولیدات صنعتی، توسعه صنایع، افزایش سرمایه گذاری و امضای تفاه نامه با سازمان ملی استاندارد برای تسهیل تجارت سخن می گویند. این اقدامات در صورت اجرا می تواند بخشی از مشکلات تولیدکنندگان و صادرکنندگان را کاهش دهد و مسیر جذب سرمایه را هموارتر کند.

اما تجربه سال های گذشته نشان می دهد که چابهار بیش از آنکه با کمبود سند، تفاه نامه یا وعده مواجه باشد، از ضعف در تکمیل

پروژه های زیرساختی رنج می برد. راه آهن چابهار زاهدان که قرار بود سال ها پیش به بهره برداری برسد، هنوز به طور کامل عملیاتی نشده و همین مسئله باعث شده بخش مهمی از مزیت ترانزیتی این منطقه بالفعل نشود. بدون اتصال کامل ریلی، بخش قابل توجهی از ظرفیت بندر و منطقه آزاد همچنان بلااستفاده باقی می ماند.

موضوع دیگر، فاصله میان آمارهای رسمی و واقعیت میدانی است. اعلام رشد های چندصد درصدی تولید یا سرمایه گذاری زمانی قابل اتکا خواهد بود که اثر آن در افزایش اشتغال پایدار، رشد صادرات غیرنفتی و بهبود معیشت مردم منطقه مشاهده شود. در حالی که بسیاری از ساکنان چابهار همچنان با مشکلات زیرساختی، کمبود خدمات شهری و نرخ بالای بیکاری دست و پنجه نرم می کنند، صرف انتشار آمارهای امیدوارکننده نمی تواند معیار موفقیت باشد.

همچنین توسعه مرز ریمدان اگرچه اقدامی راهبردی محسوب می شود، اما موفقیت آن به هماهنگی میان دستگاه های اجرایی، تسهیل تشریفات گمرکی، ارتقای امنیت سرمایه گذاری و تعامل پایدار با طرف پاکستانی وابسته است. در غیر این صورت، سرمایه گذاری های سنگین

تجارت جهان منطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر با ثبت مجموعه‌ای از دستاوردهای مهم در حوزه سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، گسترش فعالیت‌های صنعتی، رونق گردشگری و افزایش تعاملات بین‌المللی، بار دیگر جایگاه خود را به‌عنوان یکی از موفق‌ترین مناطق آزاد کشور تثبیت کرده و به‌یکی از پیشران‌های اقتصاد شمال غرب ایران تبدیل شده‌است.

به گزارش تجارت جهانی؛ منطقه آزاد ارس در سال جاری، بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه فعالان اقتصادی، سرمایه‌گذاران و سیاست‌گذاران قرار گرفته است. انتشار اخبار متعدد از آغاز پروژه‌های عمرانی، امضای تفاهم‌نامه‌های راهبردی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، رشد سرمایه‌گذاری و حمایت از تولید، نشان می‌دهد این منطقه مسیر توسعه را با برنامه‌ریزی منسجم و نگاه بلندمدت دنبال می‌کند. موقعیت ممتاز جغرافیایی ارس در همجواری با جمهوری آذربایجان، ارمنستان و دسترسی به بازار کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ظرفیت کم‌نظیری برای تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین قطب‌های تجارت منطقه‌ای فراهم کرده و مدیریت منطقه نیز در ماه‌های اخیر تلاش کرده است با استفاده از این مزیت‌ها، فرصت‌های تازه‌ای برای تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران ایجاد کند.

یکی از مهم‌ترین رویدادهای اخیر، امضای تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان منطقه آزاد ارس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای توسعه زیرساخت‌های ریلی و ارتقای جایگاه ایستگاه بین‌المللی جلفا بود. این توافق، گامی راهبردی برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در تجارت خارجی محسوب می‌شود. توسعه خطوط ریلی، افزایش ظرفیت جابه‌جایی کالا و اتصال مؤثرتر صنایع مستقر در منطقه به شبکه حمل‌ونقل کشور، نه‌تنها هزینه‌های صادرات و واردات را کاهش خواهد داد، بلکه موقعیت ارس را در کریدورهای بین‌المللی شمال جنوب و شرق غرب تقویت می‌کند. کارشناسان معتقدند با تکمیل این پروژه، ارس می‌تواند به یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی کشور تبدیل شود.

همزمان با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، حمایت از بخش تولید نیز با جدیت دنبال می‌شود. منطقه آزاد ارس همچنان عنوان صنعتی‌ترین منطقه آزاد ایران را در اختیار دارد و صداها واحد صنعتی در حوزه‌های مختلف از صنایع غذایی و دارویی تا ماشین‌آلات، محصولات شیمیایی، نساجی و قطعات صنعتی در آن فعال هستند. در ماه‌های اخیر، مدیران سازمان منطقه آزاد ارس با حضور مستمر در واحدهای تولیدی و برگزاری نشست‌های تخصصی با صنعتگران، بر رفع موانع تولید، تسهیل فعالیت کارخانه‌ها و افزایش ظرفیت صادرات تأکید کرده‌اند. این رویکرد موجب شده بسیاری از واحدهای صنعتی برنامه‌های توسعه‌ای خود را با اطمینان بیشتری دنبال کنند.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ الگوی توسعه پایدار



در کنار حمایت از صنایع، سیاست‌های تسهیل تجارت نیز نتایج مثبتی به همراه داشته است. کاهش بروکراسی اداری، تسریع در فرآیندهای گمرکی، ایجاد مسیرهای ویژه برای واردات مواد اولیه و تجهیزات مورد نیاز صنایع و هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌های اجرایی، از جمله اقداماتی است که موجب افزایش رضایت فعالان اقتصادی شده است. این اقدامات علاوه بر کاهش هزینه‌های تولید، رقابت‌پذیری محصولات تولیدی منطقه را در بازارهای داخلی و خارجی افزایش داده و زمینه رشد صادرات غیرنفتی را فراهم کرده است.

یکی دیگر از محورهای مهم توسعه در ارس، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. سازمان منطقه آزاد ارس طی ماه‌های گذشته با معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، برگزاری نشست‌های تخصصی و تعامل با سرمایه‌گذاران، تلاش کرده است پروژه‌های جدیدی را در حوزه صنعت، انرژی، گردشگری، خدمات و کشاورزی به مرحله اجرا برساند. استقبال سرمایه‌گذاران از ظرفیت‌های این منطقه نشان می‌دهد ارس به محیطی امن، باثبات و قابل اعتماد برای اجرای طرح‌های اقتصادی تبدیل شده است؛ موضوعی که نقش مهمی در افزایش اشتغال و رونق اقتصادی منطقه خواهد داشت.

توجه به مسئولیت‌های اجتماعی نیز در برنامه‌های سازمان منطقه آزاد ارس جایگاه ویژه‌ای دارد. ساخت مدارس جدید، حذف مدارس کانکسی، توسعه فضاهای آموزشی، حمایت از برنامه‌های فرهنگی، توسعه امکانات ورزشی و ارتقای خدمات بهداشتی و درمانی، بخشی از اقداماتی است که در راستای بهبود کیفیت زندگی شهروندان انجام شده است. این نگاه نشان می‌دهد توسعه اقتصادی در ارس صرفاً به افزایش شاخص‌های مالی محدود نیست، بلکه ارتقای سرمایه انسانی و رفاه اجتماعی نیز به عنوان یکی از ارکان توسعه پایدار مورد توجه قرار گرفته است.

از سوی دیگر، اقدامات محیط‌زیستی نیز همگام با توسعه اقتصادی دنبال می‌شود. اجرای طرح‌های کنترل بیولوژیکی آفات، توسعه فضای سبز، حفاظت از منابع طبیعی و مدیریت اصولی پسماندها، بخشی از برنامه‌هایی است که با هدف حفظ محیط‌زیست و توسعه پایدار اجرا شده‌اند. این سیاست‌ها ضمن افزایش کیفیت محیط زندگی، تصویری مثبت از منطقه آزاد ارس در میان سرمایه‌گذاران و گردشگران ایجاد کرده است.

ظرفیت‌های کشاورزی و صنایع وابسته نیز از دیگر مزیت‌های مهم ارس به شمار می‌رود. تولید محصولات باغی، گلخانه‌ای و صنایع تبدیلی در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته و برنامه‌ریزی برای توسعه صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای همسایه همچنان ادامه دارد. بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، توسعه گلخانه‌های مدرن و تکمیل زنجیره ارزش محصولات کشاورزی، می‌تواند سهم این بخش را در اقتصاد منطقه بیش از گذشته افزایش دهد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند منطقه آزاد ارس اکنون در نقطه‌ای قرار گرفته که می‌تواند نقش مهم‌تری در اقتصاد ملی ایفا کند. دسترسی به بازارهای بین‌المللی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، حضور صنایع متنوع، رشد سرمایه‌گذاری، ظرفیت‌های گردشگری و کشاورزی و مدیریت مبتنی بر برنامه، مجموعه عواملی هستند که آینده‌ای روشن برای این منطقه ترسیم می‌کنند. استمرار این روند می‌تواند ارس را به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت خارجی ایران و قطب تولید و صادرات در شمال غرب کشور تبدیل کند.

برآیند اخبار و تحولات ماه‌های اخیر نشان می‌دهد منطقه آزاد ارس با تکیه بر مزیت‌های جغرافیایی، توسعه زیرساخت‌ها، حمایت از تولید، جذب سرمایه‌گذاری، رونق گردشگری و توجه همزمان به مسئولیت‌های اجتماعی، مسیر پیشرفت خود را با شتاب ادامه می‌دهد. اگر این رویکرد با همین انسجام دنبال شود، ارس نه‌تنها جایگاه خود را به عنوان موفق‌ترین منطقه آزاد شمال غرب کشور تثبیت خواهد کرد، بلکه می‌تواند به یکی از الگوهای موفق توسعه اقتصادی، صنعتی و تجاری در سطح ملی و منطقه‌ای تبدیل شود.

گزارش کوتاه

اروند، پیشران تجارت مرزی



تجارت جهان منطقه آزاد اروند در هفته‌های اخیر با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌های مرزی، تسهیل تجارت، تقویت لجستیک و اجرای پروژه‌های عمرانی، وارد مرحله‌ای تازه از بازآفرینی اقتصادی شده است؛ روندی که می‌تواند جایگاه این منطقه را در تجارت ایران با عراق و کشورهای همسایه بیش از گذشته تقویت کند.

به گزارش تجارت جهانی؛ پس از دوره‌ای که منطقه آزاد اروند تحت تأثیر چالش‌های اقتصادی و تحولات منطقه‌ای قرار داشت، اکنون مجموعه‌ای از برنامه‌های اجرایی و تصمیمات تازه، چشم‌انداز متفاوتی را پیش روی فعالان اقتصادی قرار داده است.

مهم‌ترین محور این تحولات، توسعه مرز شلمچه به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های تجاری کشور با عراق است؛ مسیری که مسئولان منطقه آزاد آن را موتور محرک رونق اقتصادی آبادان و خرمشهر می‌دانند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند اعلام کرده است که تکمیل زیرساخت‌های شلمچه، توسعه باراندازها، احداث ساختمان جدید گمرک و افزایش همکاری‌های مشترک با طرف عراقی با سرعت در حال اجراست و هدف اصلی این اقدامات، تسهیل تجارت، ایجاد اشتغال و بهبود معیشت مردم منطقه است. در کنار توسعه زیرساخت‌های مرزی، تصمیم اخیر برای تسهیل واردات ۳۶ قلم کالای مصرفی نیز از مهم‌ترین اتفاقات اقتصادی اروند به شمار می‌رود. این مصوبه ضمن کاهش بروکراسی‌های اداری، امکان ورود سریع‌تر کالا و کاهش هزینه‌های واردات را فراهم می‌کند. همزمان، مجتمع بندری خرمشهر نیز آمادگی کامل خود را برای پشتیبانی از اجرای این سیاست اعلام کرده و باتکیه بر ظرفیت‌های لجستیکی، انبارداری و حمل‌ونقل، در تلاش است نقش پررنگ‌تری در زنجیره تأمین کالا ایفا کند. کارشناسان

بندر رجایی؛ توسعه یا تعلل



تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی همچنان مهم‌ترین گره لجستیکی و تجاری ایران محسوب می‌شود، اما همزمانی اجرای پروژه‌های توسعه‌ای با چالش‌های زیرساختی، کندی نوسازی و ضرورت بازسازی پس از حوادث گذشته، این پرسش را مطرح کرده که آیا سرعت توسعه با نیازهای واقعی تجارت کشور همخوانی دارد؟

به گزارش تجارت جهانی، بندر شهید رجایی این روزها بار دیگر در مرکز توجه سیاست‌گذاران حمل‌ونقل و تجارت خارجی قرار گرفته است. طی هفته‌های اخیر، چند خبر مهم از امضای قراردادهای سرمایه‌گذاری خارجی، تسریع نوسازی زیرساخت‌ها و توسعه کریدورهای ترانزیتی منتشر شده که از نگاه مسئولان، نویدبخش فصل تازه‌ای برای بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور است. با این حال، بررسی دقیق‌تر تحولات نشان می‌دهد که میان وعده‌های توسعه و واقعیت‌های اجرایی همچنان فاصله قابل توجهی وجود دارد.

یکی از مهم‌ترین رویدادهای اخیر، امضای نخستین قرارداد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی برای احداث مرکز لجستیکی ۱۵ هکتاری با مشارکت قزاقستان در بندر شهید رجایی است. این پروژه با سرمایه اولیه ۲۵ میلیون دلار، قرار است ظرفیت حمل کانتینری، بار فله و حمل‌ونقل ریلی را افزایش دهد و سالانه حدود ۱.۵ میلیون تن کالای ترانزیتی را جابه‌جا کند. همچنین مسئولان معتقدند این سرمایه‌گذاری می‌تواند حجم مبادلات تجاری ایران و قزاقستان را تا سه برابر افزایش دهد.

در کنار این توافق، عملیات گسترده بازسازی و نوسازی انبارها، سوله‌های کالایی و ساختمان‌های اداری بندر نیز با اعتباری در حدود هزار میلیارد تومان در حال اجراست.

بخش زیادی از این زیرساخت‌ها نزدیک به پنج دهه عمر دارند و فرسودگی آنها سال‌هاست به یکی از دغدغه‌های فعالان اقتصادی تبدیل شده است. مسئولان از پیشرفت مناسب پروژه‌ها سخن می‌گویند، اما همین مسئله این پرسش را ایجاد می‌کند که چرا نوسازی این تأسیسات حیاتی تا این اندازه به تأخیر افتاده است.

از سوی دیگر، بندر شهید رجایی هنوز از سایه حادثه انفجار بزرگ سال گذشته فاصله نگرفته است. آن حادثه خسارت‌های انسانی و اقتصادی قابل توجهی بر جای گذاشت و اهمیت بازنگری در استانداردهای ایمنی، مدیریت کالاهای خطرناک و کنترل عملیات بندری را بیش از گذشته آشکار کرد. هرچند روند فعالیت بندر به شرایط عادی باگشته، اما بسیاری از کارشناسان معتقدند توسعه فیزیکی بدون ارتقای همزمان نظام ایمنی و مدیریت ریسک، نمی‌تواند پایداری بلندمدت این بندر را بهرودی را تضمین کند.

موضوع دیگر، جایگاه بندر شهید رجایی در کریدور بین‌المللی شمال جنوب است. دولت تلاش دارد با توسعه خطوط ریلی،

معتقدند اجرای موفق این برنامه می‌تواند به افزایش فعالیت بازرگانان، رونق بازارهای محلی و جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید منجر شود. در حوزه سرمایه‌گذاری نیز سازمان منطقه آزاد اروند بر تداوم فعالیت‌های اقتصادی تأکید دارد. مسئولان این سازمان با رد برخی شایعات، از استمرار واردات خودرو و برنامه‌ریزی برای تسریع فرآیندهای ترخیص و هوشمندسازی زنجیره تأمین کالا خبر داده‌اند. اجرای سامانه‌های جدید انبارداری و توزیع کالا، از دیگر اقداماتی است که با بهره‌مندی بیشتر شهروندان از مزایای منطقه آزاد دنبال می‌شود.

در بخش عمرانی نیز پروژه‌های متعددی در آبادان، خرمشهر و مینوشهر در حال اجراست. عملیات گسترده بهسازی و آسفالت معابر، نوسازی محوره‌های اصلی و ارتقای زیرساخت‌های شهری با هدف افزایش کیفیت زندگی شهروندان ادامه دارد. مسئولان سازمان منطقه آزاد اروند تأکید کرده‌اند که این پروژه‌ها حتی در شرایط دشوار نیز بدون توقف دنبال شده و تلاش می‌شود روند توسعه

عمرانی منطقه با سرعت بیشتری ادامه یابد. با این حال، اروند همچنان با برخی چالش‌های مدیریتی نیز روبه‌رو است. در ماه‌های گذشته برخی حواشی پیرامون عملکرد مدیریتی سازمان منطقه آزاد اروند و انتقادهای نسبت به برخی مسئولان این مجموعه مطرح شد که بازتاب رسانه‌ای گسترده‌ای داشت. هرچند این مسائل بخشی از فضای مدیریتی منطقه را تحت تأثیر قرار داد، اما در مقابل، اجرای پروژه‌های اقتصادی، توسعه تجارت مرزی و برنامه‌های عمرانی همچنان در دستور کار قرار دارد و مسئولان بر تداوم مسیر توسعه تأکید می‌کنند.

مجموع این تحولات نشان می‌دهد منطقه آزاد اروند در حال ورود به مرحله‌ای تازه از فعالیت اقتصادی است؛ مرحله‌ای که موفقیت آن به تکمیل زیرساخت‌های مرزی، استمرار همکاری‌های ایران و عراق، جذب سرمایه‌گذاری، کاهش موانع اداری و حفظ ثبات مدیریتی وابسته خواهد بود. در صورت تحقق این اهداف، اروند می‌تواند بیش از گذشته به یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجارت، ترانزیت و سرمایه‌گذاری جنوب غرب ایران تبدیل شود.

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی؛ دروازه نوین تجارت



لجستیکی، افزایش سرعت ارائه خدمات گمرکی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، موجب شده عملکردبنادر منطقه آزاد انزلی روندی رو به رشد داشته باشد. افزایش بهره‌وری بنادر، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و کوتاه شدن زمان جابه‌جایی کالا از جمله مزیت‌هایی است که می‌تواند جذابیت این منطقه را برای شرکت‌های حمل‌ونقل و بازرگانان افزایش دهد.

یکی دیگر از محورهای مهم توسعه در منطقه آزاد انزلی، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. ایجاد پنجره واحد سرمایه‌گذاری، کاهش بروکراسی اداری، تسهیل فرآیند صدور مجوزها و ارائه مشوق‌های قانونی، موجب شده فضای فعالیت اقتصادی نسبت به گذشته بهبود یابد. بسیاری از سرمایه‌گذاران، منطقه آزاد انزلی را به دلیل دسترسی مناسب به بازارهای صادراتی و زیرساخت‌های مناسب، مقصدی قابل اعتماد برای اجرای طرح‌های صنعتی و تجاری می‌دانند.

در بخش تولید نیز واحدهای صنعتی مستقر در منطقه آزاد انزلی عملکرد قابل قبولی از خود نشان داده‌اند. صنایع غذایی، دارویی، شیمیایی، سلولزی، بسته‌بندی، نساجی و صنایع وابسته به صادرات از جمله بخش‌هایی هستند که در سال‌های اخیر توسعه یافته‌اند. حمایت از این واحدها، علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی، موجب افزایش ارزش افزوده و تقویت صادرات غیرنفتی کشور شده است.

اقتصاد دانش بنیان نیز جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌های توسعه‌ای

لجستیکی، افزایش سرعت ارائه خدمات گمرکی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، موجب شده عملکردبنادر منطقه آزاد انزلی روندی رو به رشد داشته باشد. افزایش بهره‌وری بنادر، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و کوتاه شدن زمان جابه‌جایی کالا از جمله مزیت‌هایی است که می‌تواند جذابیت این منطقه را برای شرکت‌های حمل‌ونقل و بازرگانان افزایش دهد.

یکی دیگر از محورهای مهم توسعه در منطقه آزاد انزلی، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. ایجاد پنجره واحد سرمایه‌گذاری، کاهش بروکراسی اداری، تسهیل فرآیند صدور مجوزها و ارائه مشوق‌های قانونی، موجب شده فضای فعالیت اقتصادی نسبت به گذشته بهبود یابد. بسیاری از سرمایه‌گذاران، منطقه آزاد انزلی را به دلیل دسترسی مناسب به بازارهای صادراتی و زیرساخت‌های مناسب، مقصدی قابل اعتماد برای اجرای طرح‌های صنعتی و تجاری می‌دانند.

در بخش تولید نیز واحدهای صنعتی مستقر در منطقه آزاد انزلی عملکرد قابل قبولی از خود نشان داده‌اند. صنایع غذایی، دارویی، شیمیایی، سلولزی، بسته‌بندی، نساجی و صنایع وابسته به صادرات از جمله بخش‌هایی هستند که در سال‌های اخیر توسعه یافته‌اند. حمایت از این واحدها، علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی، موجب افزایش ارزش افزوده و تقویت صادرات غیرنفتی کشور شده است.

اقتصاد دانش بنیان نیز جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌های توسعه‌ای

تجارت جهان منطقه آزاد انزلی در ماه‌های اخیر با شتاب گرفتن پروژه‌های زیربنایی، توسعه همکاری‌های تجاری با کشورهای حوزه دریای خزر، افزایش ظرفیت‌های بندری، گسترش سرمایه‌گذاری و تمرکز بر تکمیل کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، به یکی از مهم‌ترین موتورهای محرک اقتصاد شمال کشور تبدیل شده است؛ روندی که چشم‌انداز روشنی را برای ارتقای جایگاه ایران در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی ترسیم می‌کند.

به گزارش تجارت جهانی؛ منطقه آزاد انزلی امروز بیش از هر زمان دیگری در مرکز توجه فعالان اقتصادی، سرمایه‌گذاران و سیاست‌گذاران قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی ممتاز در ساحل دریای خزر، دسترسی مستقیم به بازارهای کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و برخورداری از زیرساخت‌های بندری، این منطقه را به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های اتصال اقتصاد ایران با بازارهای منطقه تبدیل کرده است. مجموعه تحولاتی که طی هفته‌های اخیر در این منطقه رخ داده، نشان می‌دهد انزلی وارد مرحله تازه‌ای از توسعه شده و برنامه‌های متعددی برای افزایش سهم آن در تجارت خارجی کشور در حال اجراست.

در ماه‌های اخیر، مدیریت منطقه آزاد انزلی تمرکز ویژه‌ای بر تکمیل پروژه‌های زیرساختی، توسعه خدمات لجستیکی، تسهیل سرمایه‌گذاری و ارتقای فضای کسب‌وکار داشته است. این اقدامات در کنار حمایت از تولید و صادرات، زمینه را برای حضور گسترده‌تر سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم کرده و موجب شده بسیاری از فعالان اقتصادی، آینده این منطقه را امیدوارکننده ارزیابی کنند.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های راهبردی منطقه آزاد انزلی، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است؛ مسیری که هند را از طریق ایران به روسیه و اروپا متصل می‌کند. در شرایطی که تجارت جهانی به دنبال مسیرهای سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر برای جابه‌جایی کالا است، این کریدور اهمیت ویژه‌ای یافته و انزلی به عنوان یکی از گره‌های اصلی این شبکه، نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه ترانزیت کشور ایفا می‌کند. کارشناسان معتقدند تکمیل زیرساخت‌های این مسیر می‌تواند سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه را به میزان قابل توجهی افزایش دهد.

در کنار توسعه کریدور شمال - جنوب، گسترش همکاری‌های اقتصادی با کشورهای حوزه دریای خزر نیز با جدیت دنبال می‌شود. افزایش تعاملات با روسیه، قزاقستان، آذربایجان و سایر کشورهای همسایه، فرصت‌های تازه‌ای را برای صادرات کالاهای ایرانی ایجاد کرده است. توسعه این همکاری‌ها نه تنها موجب افزایش حجم مبادلات تجاری خواهد شد، بلکه زمینه حضور گسترده‌تر تولیدکنندگان ایرانی در بازارهای منطقه را نیز فراهم می‌کند.

در حوزه بندری نیز اقدامات قابل توجهی در حال انجام است. توسعه ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا، تجهیز اسکله‌ها، بهبود خدمات

گزارش کوتاه

ماکو؛ آزمون وعده‌ها



تجارت جهان منطقه آزاد ماکو در هفته‌های اخیر بار دیگر با موجی از اخبار امیدوارکننده درباره پروژه‌های عمرانی، سرمایه‌گذاری و توسعه کشاورزی خبرساز شده است؛ اما پرسش اصلی اینجاست که آیا این اخبار به معنای جهش واقعی اقتصاد منطقه است یا همچنان فاصله معناداری میان وعده‌ها و نتایج عملی وجود دارد؟ به گزارش تجارت جهانی؛ با آغاز چندین پروژه جدید، مدیران منطقه آزاد ماکو از ورود این منطقه به مرحله‌ای تازه از توسعه سخن می‌گویند. از اجرای ۲۴ پروژه عمرانی و زیربنایی گرفته تا آغاز طرح‌های بزرگ صنایع غذایی و کشاورزی، مجموعه‌ای از اقدامات در دستور کار قرار گرفته که هدف آن افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و تقویت جایگاه ماکو در اقتصاد شمال غرب کشور عنوان می‌شود.

یکی از مهم‌ترین اخبار روزهای اخیر، اجرای ۲۴ پروژه عمرانی در حوزه‌های حمل‌ونقل، لجستیک، گردشگری، صنعت و خدمات زیربنایی است. توسعه زون لجستیکی، تکمیل راه‌های دسترسی، احداث تصفیه‌خانه، توسعه شهرک‌های صنعتی و بهسازی مسیرهای ارتباطی از جمله این طرح‌ها هستند. بدون تردید تکمیل این زیرساخت‌ها می‌تواند بخشی از مشکلات قدیمی سرمایه‌گذاران را کاهش دهد. در کنار این پروژه‌ها، مسئولان منطقه از آغاز احداث کارخانه بزرگ تولید و بسته‌بندی روغن‌های خوراکی و توسعه زنجیره صنایع غذایی خبر داده‌اند؛ طرحی که در ادامه پروژه باغ‌های هوشمند گردو و پسته تعریف شده و قرار است ماکو را به یکی از قطب‌های امنیت غذایی کشور تبدیل کند. اما واقعیت این است که توسعه تنها با اعلام پروژه محقق نمی‌شود. تجربه سال‌های گذشته نشان داده بسیاری از طرح‌های بزرگ مناطق آزاد با تأخیر، کمبود منابع مالی یا مشکلات اجرایی مواجه شده‌اند. اکنون نیز افکار عمومی بیش از آنکه به کلنگ‌زنی پروژه‌ها توجه کند، منتظر زمان بهره‌برداری و میزان اشتغال واقعی آنهاست. از سوی دیگر، مسئله سرمایه‌گذاری خارجی همچنان یکی از حلقه‌های مفقوده توسعه ماکو محسوب می‌شود. اگرچه تصویب طرح جامع منطقه پس از سال‌ها بلاتکلیفی گام مثبتی ارزیابی می‌شود، اما جذب سرمایه‌نیزمند ثبات قوانین، کاهش بروکراسی و تضمین

صنایع غذایی، مصالح ساختمانی، محصولات پتروشیمی، کالاهای صنعتی و خدمات فنی و مهندسی، از جمله ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند از طریق منطقه آزاد انزلی به بازارهای منطقه صادر شوند. نزدیکی جغرافیایی به کشورهای هدف، هزینه صادرات را کاهش داده و رقابت‌پذیری محصولات ایرانی را افزایش می‌دهد.

از سوی دیگر، توجه به محیط زیست و توسعه پایدار نیز در برنامه‌های منطقه آزاد انزلی جایگاه ویژه‌ای دارد. اجرای طرح‌های حفاظت از تالاب انزلی، مدیریت پسماند، توسعه فضای سبز، استفاده از انرژی‌های پاک و رعایت استانداردهای زیست‌محیطی، نشان‌دهنده تلاش برای ایجاد توازن میان توسعه اقتصادی و حفاظت از منابع طبیعی است. این رویکرد می‌تواند الگویی برای سایر مناطق آزاد کشور نیز باشد.

فعالان اقتصادی معتقدند ثبات مدیریتی، برنامه‌ریزی بلندمدت و تعامل سازنده با بخش خصوصی، سه عامل مهم موفقیت منطقه آزاد انزلی در سال‌های آینده خواهد بود. حضور سرمایه‌گذاران جدید، افزایش اعتماد بخش خصوصی و اجرای پروژه‌های زیربنایی، ظرفیت‌های منطقه را بیش از گذشته فعال کرده و زمینه را برای رشد پایدار فراهم می‌کند.

همچنین توسعه همکاری با اتاق‌های بازرگانی، تشکل‌های اقتصادی و شرکت‌های بین‌المللی، موجب افزایش تعاملات تجاری منطقه شده است. برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی، نشست‌های سرمایه‌گذاری و هیئت‌های تجاری، فرصت مناسبی برای معرفی توانمندی‌های منطقه آزاد انزلی به سرمایه‌گذاران خارجی فراهم کرده و زمینه انعقاد تفاهم‌نامه‌های جدید را ایجاد کرده است.

کارشناسان بر این باورند که با تداوم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری، حمل‌ونقل، لجستیک، فناوری و گردشگری، منطقه آزاد انزلی می‌تواند به یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی شمال کشور تبدیل شود. بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریای خزر، توسعه تجارت با کشورهای اوراسیا، افزایش سهم صادرات غیرنفتی و تکمیل کریدورهای بین‌المللی، مزیت‌هایی هستند که آینده این منطقه را روشن‌تر از گذشته ترسیم می‌کنند.

در مجموع، بررسی آخرین تحولات منطقه آزاد انزلی نشان می‌دهد این منطقه در مسیر تثبیت جایگاه خود به عنوان دروازه تجارت شمال ایران قرار گرفته است. هم‌افزایی میان توسعه زیرساخت‌ها، حمایت از تولید، تسهیل سرمایه‌گذاری، گسترش همکاری‌های بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی، زمینه شکل‌گیری یک الگوی موفق از توسعه اقتصادی را فراهم کرده است. اگر این روند با همین شتاب ادامه یابد، منطقه آزاد انزلی نه تنها به یکی از موفق‌ترین مناطق آزاد کشور تبدیل خواهد شد، بلکه می‌تواند نقشی تعیین‌کننده در افزایش سهم ایران از تجارت منطقه‌ای، توسعه صادرات، جذب سرمایه‌های جدید و تحقق اهداف کلان اقتصاد دریا محور ایفا کند؛ هدفی که امروز بیش از هر زمان دیگری دست‌یافتنی به نظر می‌رسد.

گزارش کوتاه

آستارا؛ کریدور بدون شتاب



تجارت جهان بندر و منطقه آزاد آستارا در حالی بار دیگر به کانون توجه سیاست‌گذاران حوزه ترانزیت تبدیل شده که مجموعه‌ای از پیشرفت‌های اخیر، همچون زیرسایه مشکلات زیرساختی، کندی تصمیم‌گیری و ضعف هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی قرار دارد؛ چالش‌هایی که می‌توانند فرصت طلایی کریدور شمال - جنوب را از ایران بگیرند.

به گزارش تجارت جهانی؛ پس از ماه‌ها رکود ناشی از رسوب‌گذاری و محدودیت تردد شناورها، بندر آستارا بار دیگر نشانه‌هایی از بازگشت به چرخه تجارت دریایی را بروز داده است. پهلوگیری نخستین کشتی تجاری سال ۱۴۰۵ و ازسرگیری تخلیه و بارگیری کالا، امیدها را برای احیای جایگاه این بندر در تجارت دریای خزر افزایش داده است. هم‌زمان، مذاکرات ایران و جمهوری آذربایجان برای تکمیل پایانه ریلی آستارا و افزایش ظرفیت کریدور بین‌المللی شمال - جنوب نیز وارد مرحله تازه‌ای شده و مسئولان دو کشور از پیشرفت قابل توجه پروژه خبر داده‌اند.

با این حال، صرف انتشار اخبار امیدوارکننده به معنای حل مشکلات نیست. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که آستارا بیش از هر چیز از ناپایداری در مدیریت پروژه‌های زیربنایی آسیب دیده است. تعطیلی طولانی مدت بندر به دلیل رسوب‌گذاری، نمونه‌ای آشکار از غفلت در نگهداری زیرساخت‌های حیاتی بود؛ رخدادی که بخشی از سهم ایران از تجارت دریای خزر را به رقبای منطقه‌ای واگذار کرد. اگرچه عملیات لایروبی و باگشایی مسیر تردد کشتی‌ها انجام شده، اما تضمینی برای جلوگیری از تکرار این بحران در سال‌های آینده ارائه نشده است.

از سوی دیگر، اهمیت آستارا تنها به بندر محدود نمی‌شود. این منطقه حلقه اتصال ریلی، جاده‌ای و دریایی کریدور شمال - جنوب است؛ مسیری که می‌تواند زمان و هزینه حمل کالا میان هند، ایران، روسیه و اروپا را به شکل محسوسی کاهش دهد. با وجود این ظرفیت استراتژیک، بسیاری از پروژه‌های لجستیکی هنوز با کندی پیش می‌روند و سرمایه‌گذاران همچنان از بروکراسی پیچیده، تعدد مجوزها و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول گلایه دارند.

مسئله دیگر، سلامت نظام اداری است. بازداشت چندتن از کارکنان گمرک آستارا به اتهام فساد مالی، زنگ خطری جدی برای منطقه‌ای محسوب می‌شود که قرار است دروازه تجارت بین‌المللی ایران باشد. هرچند برخورد قضایی با متخلفان اقدامی ضروری است، اما این پرسش همچنان باقی است که چه سازوکارهایی برای پیشگیری از فساد، شفافیت فرآیندهای

گمرکی و افزایش اعتماد فعالان اقتصادی طراحی شده است. بدون اصلاح ساختارهای نظارتی، مبارزه موردی با فساد نمی‌تواند امنیت سرمایه‌گذاری را تضمین کند.

در همین حال، موضوع اتصال تردد خودروهای مناطق آزاد میان گیلان و اردبیل نیز بار دیگر از سوی نمایندگان مجلس مطرح شده است؛ اقدامی که در صورت اجرای می‌تواند بخشی از مزیت‌های اقتصادی منطقه را تقویت کند. اما تجربه نشان داده بسیاری از این وعده‌ها تا زمان تبدیل شدن به مصوبه اجرایی و تأمین زیرساخت، در حد خبر باقی می‌مانند.

آستارا امروز بیش از هر زمان دیگری در نقطه‌ای حساس قرار گرفته است. از یک سو، تحولات ژئوپلیتیکی منطقه و رشد اهمیت کریدورهای ترانزیتی، فرصت کم‌نظیری برای تبدیل این بندر به یکی از قطب‌های تجارت منطقه ایجاد کرده و از سوی دیگر، رقبای ایران با سرعت در حال توسعه بناد و مسیرهای جایگزین هستند. در چنین شرایطی، تأخیر در تکمیل پروژه‌ها، ضعف حکمرانی اقتصادی و بی‌ثباتی مدیریتی می‌تواند این فرصت تاریخی را به تهدیدی جدی تبدیل کند.

اگر قرار است منطقه آزاد و بندر آستارا به موتور محرک تجارت شمال کشور تبدیل شود، صرف اعلام پروژه‌های جدید یا انتشار آمارهای امیدوارکننده کافی نیست. آنچه این منطقه نیاز دارد، مدیریت یکپارچه، برنامه‌ریزی بلندمدت، شفافیت اداری و تکمیل سریع زیرساخت‌هایی است که سال‌هاست میان وعده و اجرا سرگردان مانده‌اند. تنها در چنین شرایطی می‌توان انتظار داشت آستارا از یک ظرفیت بالقوه، به یک مزیت بالفعل برای اقتصاد ایران تبدیل شود.